

PNEUS CONSEILS...

Trop d'automobilistes ne se préoccupent plus de leurs pneumatiques une fois qu'ils sont montés sur leur véhicule. Pourtant, ils doivent être régulièrement vérifiés. Et le plus souvent, un simple coup d'œil suffit.

Rodage : Des pneus neufs nécessitent un rodage de 200 à 300 km avant d'être tout à fait efficaces en termes d'adhérence.

Pression : Vérifiez la pression une fois par mois. Cette vérification doit être réalisée avec les pneus froids, c'est-à-dire ayant roulé moins de 5 minutes à 60 km/h. Si ce contrôle ne peut être effectué qu'à chaud, ne dégonflez pas vos pneus. En revanche, si vous les regonflez alors que vous avez déjà parcouru quelques kilomètres, rajoutez 0,3 bar à la pression recommandée par le constructeur auto. Attention, un pneu sous-gonflé augmente la consommation de carburant, mais surtout pose des soucis de sécurité car il risque davantage d'éclater, avec toutes les conséquences dramatiques que cela peut entraîner. Lors de la vérification de la pression, pensez à contrôler celle de la roue de secours.



Usure : Si, sur vos pneus, les témoins d'usure commencent à affleurer la surface de la bande de roulement, il est vraiment temps d'en changer : la profondeur de la sculpture a atteint sa valeur limite légale d'utilisation, à savoir 1,6 mm. Remarque : il est conseillé de changer les pneus d'hiver lorsque la profondeur s'est réduite à 4 mm au lieu de 1,6 mm, pour des raisons d'efficacité.

L'apparition d'un « œuf de pigeon » (hernie) à la suite, par exemple, d'un choc contre un trottoir impose le changement du pneu.

Une partie du pneu un peu plus usée qu'une autre doit vous alerter. Si l'usure est plus marquée sur les bords extérieurs du pneu, cela signifie que vous roulez sous-gonflé. Il faut donc passer dans une station-service pour faire le plein d'air. Si elle est plus marquée au centre, cela indique un surgonflage. Dégonflez un peu le pneu... uniquement lorsqu'il est froid. Dernière hypothèse, une usure plus marquée d'un bord d'un seul pneu du train avant peut traduire un défaut de parallélisme qu'il faudra faire corriger chez un professionnel.

Montage : Mieux vaut faire monter les pneus neufs (ou les moins usés) à l'arrière pour plus de sécurité. En cas de perte d'adhérence, récupérer la voiture lorsque l'arrière se dérobe est toujours plus délicat (risque de tête-à-queue) que lorsque c'est l'avant qui manque d'adhérence. Il faut impérativement monter des pneus de même type, marque et dimension sur un même essieu. De même, l'écart d'usure entre deux pneus d'un même essieu ne doit pas excéder 5 mm.

Stationnement : Il arrive que le stationnement du véhicule mette à l'épreuve la résistance du pneu, par exemple lors du franchissement d'un bord de trottoir. Voici quelques règles à respecter pour ne pas risquer d'endommager la structure même du pneu :

- franchir tout obstacle à faible vitesse (par exemple lorsqu'il s'agit de monter sur un trottoir) ;
- attaquer tout obstacle perpendiculairement à celui-ci ;
- ne pas stationner avec un pneu déformé (par exemple écrasé contre un trottoir, ou à moitié en appui dessus).

Crevaison, roue de secours : Si votre véhicule possède une roue de secours, vérifiez régulièrement sa pression. Attention, la profondeur de la sculpture doit être d'au moins 1,6 mm, même si l'utilisation de cette roue n'est qu'occasionnelle.

Certains pneus aux flancs renforcés permettent de rouler à plat à une vitesse réduite (80 km/h), le temps de rejoindre un garage. La distance que l'on peut parcourir n'est pas négligeable (une petite centaine de kilomètres). Outre le confort qu'offre ce type de pneu en cas de crevaison (pas de roue à changer, pas de dépanneuse à attendre), il réduit à néant les risques d'accident qui pourraient se produire au moment du remplacement de la roue : changer une roue crevée sur le bord de la route est en effet une opération très dangereuse.

Un pneu crevé peut être réparé par un spécialiste. Mais il faut que l'incident à l'origine de la crevaison n'ait entraîné aucun autre dégât sur le pneu (gomme trop usée, carcasse endommagée...).

Longs trajets : Pour un long trajet sur autoroute, avec une voiture chargée, gonflez davantage vos pneumatiques en respectant la pression conseillée par le constructeur auto pour ce cas de figure (valeurs de pression identifiées « en charge »).

Contrôle technique : Lors du contrôle technique, les pneus sont vérifiés et leur état peut occasionner une contre-visite en cas de :

- déformation ou coupure profonde
- apposition d'une pièce rapportée sur l'extérieur du flanc ;
- présence d'une hernie et/ou boursouflure du flanc ;
- déformation de la bande de roulement (voilage) ;
- décollement de la bande de roulement ;
- entaille ou craquelure sur le flanc ou la bande de roulement
- craquelures multiples sur le flanc du pneumatique



Stockage : En cas de stockage, notamment si vous utilisez des pneus saisonniers (hiver et été), il convient de nettoyer les pneus avant leur période de repos. Il faut utiliser un simple savon, surtout pas de produits contenant des solvants ou des huiles. Ensuite, il est conseillé d'identifier leur position (avant, arrière, gauche et droite) à la craie afin qu'ils reprennent leur place au moment où ils seront remontés sur le véhicule.

Un pneu avec jante doit être stocké à plat et les roues peuvent être empilées. On peut aussi les suspendre.

Un pneu sans jante doit être posé au sol verticalement, en changeant sa position une fois par mois afin qu'il ne se déforme pas.